



Foto: Anders Wiklund / Scanpix

Catalina-affären 1952

I flygdramat över Östersjön i juni 1952 sköt sovjetiskt stridsflyg ned en svensk DC-3:a och tvingade med beskjutning ett Catalina-plan att kraschlanda. De båda planen återfanns i havet förra året. I våras bärgades DC-3:an.

Vår församlingsbo och "fredagsvän" Uno Littke ingick i besättningen på Catalinan. I det första numret av församlingsbladet 1995 berättade han med egna ord om händelsen.

Med anledning av flygplansfynden och bärgningen i år tar vi åter upp "Catalina-affären", återger Uno Littkes berättelse och får en personlig intervju med honom.

Händelserna i juni 1952

Vid en flygning över Östersjön på förmiddagen fredagen den 13 juni 1952 försvann ett av svenska flygvapnets flygplan av typen DC-3. Planet, som var obebäpnat, hade åtta mans besättning. Intensiva efterspaningar efter planet sattes omedelbart igång till sjöss och i luften. I samband med spaningarna den 13 juni förirrade sig, i samband med ogynnsamma atmosfäriska förhållanden, ett av två plan av typen Catalina in på sovjetiskt territorium på Dagö. Överflygningen meddelades av ambassaden i Moskva till sovjetiska myndigheter den 18 juni.

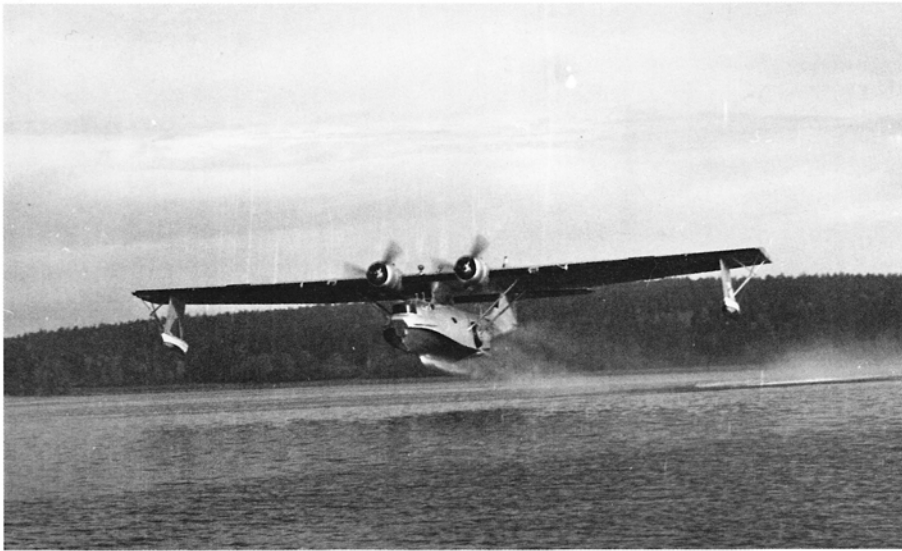
Som ett led i de fortsatta spaningarna efter det försvunna planet genomsökte de två obebäpnade sjöräddningsplanen av typen Catalina på morgonen den 16 juni ett område väster om Dagö och söder om finska Utö. Strax efter klockan fyra anfördes det ena av dessa flygplan över internationellt vatten omkring 25 distansminuter nordväst om Dagö av två sovjetiska jaktflygplan av typen MIG-15. Flygplanen förföljdes mot väster under fortsatt beskjutning, träffades flera gånger, men lyckades nödlanda i havet i omedelbar närhet av ett västtyskt fartyg, som var på väg till Finland. Besättnin-

gen räddades, men flygplanet sjönk.

Under den närmaste tiden efter dessa händelser utväxlades ett flertal diplomatiska noter mellan Sverige och Sovjetunionen. Meningsutbytet ledde i stort sett inte till någon större klarhet eftersom Sovjet hanterade frågan på ett undanliggande sätt som passade deras egna storpolitiska intressen.

Uno Littke, vår församlingsbo, som var med i besättningen på det beskjutna Catalina-planet berättade med egna ord om händelsen i vårt församlingsblad 1995.

Här följer hans berättelse (i en något nedkortad version):



Uno Littkes egen berättelse

”Söndagen den 15 juni 1952 befann jag mig i hemmet i Bollstanäs. Jag nådde under eftermiddagen grävt upp en gammal granstubbe framför huset och snyggat till marken där den stått. När jag stod och begründade mitt arbete, ringde telefonen. Det var dagofficeren vid F2, Kungl Roslagens flygkår, som den då benämndes. Jag var anställd vid Flygvapnet såsom underofficer, sergeants grad, och placerad på F2 Hägernäs i Täby. Jag var ej placerad i flygtjänst, utan handhade administrativa ärenden. Jag hade 1945 sökt över till flygvapnet från infanteriet, I 19, Boden, där jag under kriget utbildats och tjänstgjort i olika befattningar.

Nu frågade denne, dagofficeren, om jag frivilligt ville ställa upp såsom spanare i ett Catalinaplan som hade till uppgift att söka efter den DC-3:a som den 13 juni försvunnit över Östersjön. Den flygande personalen hade flugit intensivt sedan DC-3:an saknades och behövde förstärkning.

Jag infann mig kl 22.00 på flygkåren. Besättningen på Catalinan var följande: Befälhavare kaptan Sven Törngren, förste flygförare fanj. Olof Arbin, andre flygförare löjtn. Gösta Stålhammar, navigatör serg. Ove Engberg, signalist Paul Eriksson, färdmekaniker Elis Eliasson och såsom spanare tjänstgjorde jag och Törngren. Törngren var nyligen kommen till F2 från F12, och var utbildad jakt- och attackflygare, och hade ännu inte flugit in sig på Catalinan.

Efter genomgången väderfördragning och ordergivning embarkerade vi Catalinan med beteckningen GB.

Klockan hade passerat 24-timmarslaget och det var den 16 juni. Sommarnatten var ljus och vi taxade ut på Hägernäs-viken mot Stora Värtan där förarna förberedde starten och gav motorerna full gas. I inombordstelefonen hörde jag Arbin säga till Stålhammar, ”Nu lyfter vi henne sakta”. Strax därpå svävade vi i luften över havet.

Kursen gick österut över Svenska Högarne...

Omkring kl 04 fick vi plötsligt se 2 st jaktflygplan av typen MIG 15. Nationalitetsbeteckningen, en femuddig röd stjärna, sågs tydligt. Sovjetisk alltså. Jag såg på Stålhammar, som ruskade på huvudet och såg orolig ut...

Jag visste inte då att två st MIG 15 hade gjort skenanslag mot oss och att vår signalist radiomeddelat F2 om detta. Han meddelade också senare att vi bli-

vit beskjutna och träffade flera gånger, men därefter upphörde vår sändare att fungera.

Vår färdmekaniker, Eliasson, var däremot mer misstänksam, ty han drog fram gummilivbåtarna ur förrådet längst bak i stjärtpartiet...

När jaktplanen försvunnit ur mitt synfält, återgick jag till min uppgift att spana mot havsytan, då det plötsligt skrällde till i vårt flygplan. Jag såg genom blistern hur en kulkärve slog i vattnet. Vi flög just då mycket lågt och hade ställt kursen mot väster, alltså hemåt. Kulkärven hade gått genom vår högervinge och genom bensintankarna som ligger i vingarna i Catalinan... Genom blistrarna såg vi nu hur MIG:en vände tillbaka för att flyga in sig för nytt anfall...

Med hjälp av inombordstelefonen meddelade vi till förarna hur MIG:en vände bakom oss och flög in sig. När förarna hörde det, sänkte de Catalinan så lågt att den nästan låg på vågtopparna. På så vis tvingades MIG:en förkorta sina anfall och taga upp sitt plan för att inte flyga i havet och eldskurarna blev inte så långa.

Anfallen fortsatte och under tiden lossade Eliasson på läsningsen till in- och utgångsluckan... Det gick tungt, ty vinddraget tryckte emot. Det blev ett kraftigt luftdrag in...

MIG:en sköt in sig bättre och bättre på Catalinan. Elden låg mest i främre delen. Hydraulsystemet träffades, så att navigatören och signalisten blev över-

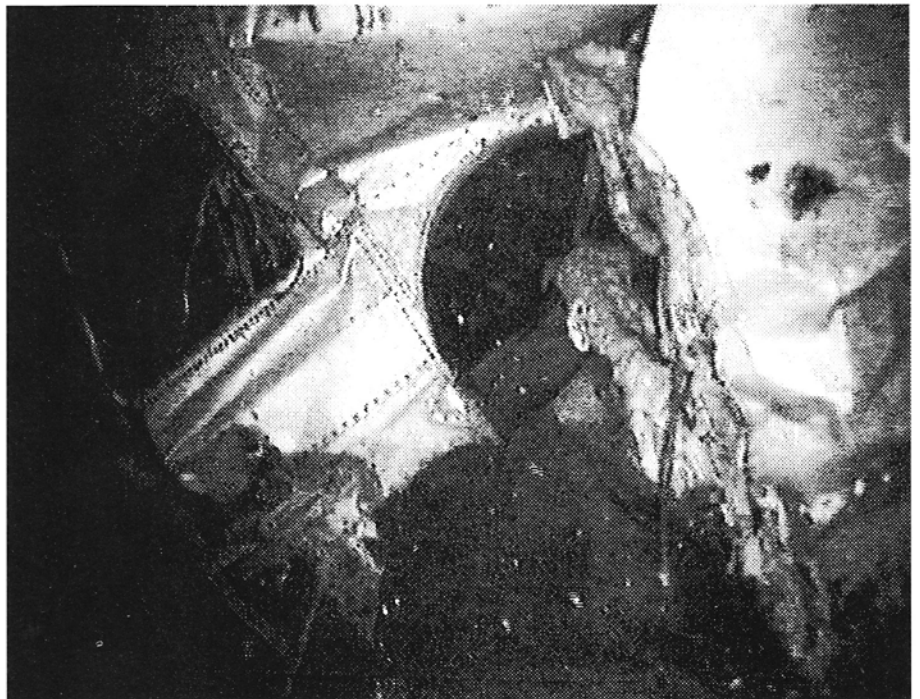


Foto: Försuaret

sprutade med hydraulolja. Inombords-telefonen blev utslagen och vänster motor träffades och stannade. Även roderlinorna kändes skadade... Arbin som just då hade höger hand på gasreglaget, som sitter i taket på Catalinan, träffades i armen så att den "bara ramlade ned", berättade han efteråt. Navigatören Engberg, som satt bakom förarna, fick granatsplitter i huvud och ben.

Arbin hade nu endast vänster arm kvar som gick att använda, men Törn-gren satt ju på andreförarplatsen och de kunde hjälpas åt att flyga. Under något av de sista anfällen hade vi upptäckt ett fartyg och förarna styrde mot detta för att nödlända. Vi landade i medvind och studsade hårt på vågorna omkring kl 04.20

Catalinan fylldes snart med vatten, ty den hade spruckit i den hårda landningen. Vi sjösatte våra livbåtar och först då fick jag veta att Arbin och Engberg voro skadade.

När vi drevs med vinden mot fartyget dök MIG:en ånyo ned mot oss, vi väntade eldgivning och hoppade ned i havet, för att visa minsta möjliga träffyta. Men det kom ingen eld. Hade MIG:en slut på ammunitionen, frågade vi oss och klättrade tillbaka i gummilivbåten.

Fartyget, som vi drev emot, visade sig vara ett västtyskt lastfartyg vid namn Münsterland. Fartyget hade backat upp och väntade in oss. Innan vi togs ombord kollade vi att båten inte var östtysk. Väl ombord blevo vi väl behandlade. Våra gula gummilivbåtar ville kaptenen på Münsterland inte ha på båten, när han

riskerade att ryskt flyg kunde dyka upp. Vi måste hugga hål i dem och kasta dem i havet i hopp om att de skulle sjunka till botten. Münsterland hade ingen radiosändare, men vi hade tagit med oss en nödsändare från Catalinan. Med den sökte vi kontakt med F2, men utan resultat.

Från Münsterland såg vi hur Catalinan hade rest sig med stjärtpartiet i luften och försvann i djupet. ..

Efter någon timme kallade kaptenen, som hette J.Dierks, upp oss till kommandobryggan och visade mot nordöst, där Porkala låg, på svart rök som steg upp vid horisonten. Han sade att det förmodligen var ryska marinenheter som gick ut för att söka efter oss.

På resan till Hangö kunde vi höra de svenska klockan 8-nyheterna på båtens radio att vi var nedskjutna och saknade. Något mer visste de inte i Sverige...

Våra sårade blevo förda till sjukhus i Hangö. På konsulatet blevo vi väl mottagna. Vi ringde omedelbart hem till vårt förband och talade om att vi alla levde. Vår svenske konsul fick förstås en hel del arbete med anledning av vår ankomst och till kl 15.30 hade han ordnat med en stor taxi som skulle föra oss till Åbo....

Körsträckan till Åbo var drygt 10 mil genom ett midsommarfagert Finland. Väl framme vid Åbo flygplats möttes



Elis Eliasson, Ove Engberg, Uno Littke och Paul Eriksson på Åbo flygplats.



vi av en stor hop journalister som överöste oss med frågor. Men vi hade redan i Hangö blivit meddelade tystnadsplikt. Vi blevo nästan förblindade av fotoblixtar. Då pressen fick veta att Münsterland gått till Helsingfors och att besättningen fotograferat, begav de sig dit och bildtidningen Se köpte filmen av besättningsmannen som fotograferat Catalinan för en för mig okänd summa. Efter en del förhandlingar på flygplatsen blev vi med bilar transporterade ut till en havsvik där Catalinan, som skulle hämta oss, låg och cirklade runt. Vi blev med motorbåt förda till Catalinan, och väl ombord lyfte den och förde oss till F8, Barkarby, där chefen för flygvapnet tog emot och talade med oss. Därefter ställde



Flygvapenchefen Bengt Nordenskjöld tar emot besättningen (Uno Littke överst på bilden).

Sven Jerring, Sveriges Radio, frågar till Catalinans befälhavare, Sven Törngren. Efter en god supé på F8 officersmäss, fick var och en av oss biltransport till våra hem.

När jag kom hem stod det ett tiotal bilar runt huset. Det var pressen som inte ville ställa frågor, det visste de att de inte fick, utan de ville fotografera hur min hustru Birgitta tog emot mig. Det blev ett antal olika poseringar, ty varje tidning ville ha det på sitt vis.

Men hur hade min hustru Birgitta haft det under tiden? Hon var anställd vid Postbanken i Stockholm och hade i vanlig ordning åkt in med tåget för att börja arbetet kl 8 på måndagmorgon. Det hade meddelats i radionyheter kl 06 att ett flygplan ur flygvapnet under strömmen blivit beskjutet och skadat. Men hon hade inte haft radion påslagen. Några namn nämndes inte då. I kl 8 nyheterna skulle våra namn läsas upp och det var då viktigt att hon skulle känna till händelsen.

F2 hade tagit kontakt med hennes arbetsplats och meddelat händelsen och att hon skulle ringa F2 så snart hon kommit. När hon så ringde fick hon veta att vi blivit beskjutna och saknades. Spänningen hängde i luften. Hennes chef lät henne tillsammans med en arbetskamrat gå till deras kaffeservering. Om banken fick veta något mer, skulle de meddela henne. Inget hände och efter några timmar fick hon skjuts hem med en av bankens direktionsbilar. Då hon steg ur bilen hemma och såg platsen där

jag på söndagen grävt upp den gamla granstubben, fick hon en association - det kunde vara min grav. En kollega till mig från F2 kom hem till henne som stöd och biträdde henne med att bl.a. svara i telefonen.

På tisdagen var vi åter i tjänst, utom Arbin förstås. Det blev massor av förhör och utredningar. När jag på tisdagsmorgonen skulle läsa upp mitt dokumentskåp, upptäckte jag att nycklarna var rostiga. Vattnet i Östersjön är salt. ”

Bärgningen av DC-3:an våren 2004

Dessa dramatiska händelser i början av 50-talet har det senaste året fått ny aktualitet i samband med att man funnit och lyckats bärga DC-3:an.

Ett konsortium av intressenter tog itu med sökandet efter de båda saknade planen, DC-3:an och Catalinan. Sökandet inleddes redan år 2000 och det var Catalinan man först inriktade sig på. Man trodde att man visste var den låg, men efter sju dagars sökande fick man avbryta för att positionsangivelserna inte stämde. Först år 2003 återfann man planet på ca 100 meters djup väster om den estniska ön Dagö som omnämns av Uno Littke i hans berättelse ovan. Planet stod med nosen nedkörd i botten och med kulhålen väl synliga.

Fyndplatsen låg betydligt längre österut från den position som i officiella svenska dokument angetts som plats för Catalinans kraschlandning. Den i stort sett rätta positionen angavs redan av fartyget ”Münsterland” som hade räddat Catalinans besättning på sju man. Men i de svenska dokumenten hade en position för nedslagsplatsen angivits 22 kilometer bortom den rätta. Under våren 2004, närmare bestämt den 19 mars kl. 00.17, lyftes DC-3:an upp ur havet.



Arkivbild: Pressens bild

Bärgningen av DC-3:an var ingen lätt uppgift, bland annat därför att hela dess vänstra sida var uppfläkt. Dessutom var cockpitens sliten loss från den övriga flygplanskroppen. För att vid det svåra lyftet av flygplanskroppen kunna rädda lösa föremål och kvarlevorna från besättningen på åtta man har man använt en speciell frysteknik, som utarbetats vid KTH i Stockholm.

Det har diskuterats om ett eventuellt byggande av ett särskilt museum för DC-3:an och händelserna kring nedskjutningen den 13 juni 1952. Ett av de tre Catalinaplan som vid den tiden fanns inom flygvapnet och användes under de dramatiska dagarna står uppställt på Flygvapenmuséet i Linköping. Frågan har väckts om Catalinaplanet också ska bärgas och placeras invid DC-3:an på ett eventuellt framtida museum i Linköping.



Teaterpjäs

Det kan även noteras att dramat med den nedskjutna DC-3:an har blivit en teaterpjäs, enligt tidningen Metro. Premiären skedde på Orionteatern den 20 februari i år. Förutom mimskådespelare medverkar även fyra dansare, vilket präglar föreställningens form, som är rörelsebaserad och utspelar sig långt nere på havets botten. Regissören framhåller att det inte handlar om någon dokumentärteater, utan om sådant som har med mänskliga känslor att göra, om ovisshet och längtan.

Det är ju självklart så att bärgningen väcker mycket känslor hos anhöriga till besättningen och andra nära berörda efter så många år av oklarhet och ovisshet. Anhöriga som har intervjuats i ärendet har uttryckt lättnad och varit positiva till bärgningen trots att den är förknippad med många svåra tankar och känslor.

Intervju med Uno Littke

(Red=församl.bladets redaktör, U.L=Uno Littke, B.L=Birgitta Littke)

Red: Det har dröjt länge innan en bärgning kom till stånd. Har det funnits tankar och planer på det tidigare?

U.L: Nej. Vi visste ju på vilket djup den låg och förstod hur svår en bärgning skulle vara. Vi var ju heller inte säkra på om DC-3:an låg i havet eller hade blivit dirigerad till Sovjet.

Vi fick order av de sovjetiska piloterna att flyga mot Sovjet, men våra piloter lydde ej, utan valde flykt och nödlandning.

Red: Kände ni besvikelse över det diplomatiska hemlighetsmakeriet eller över myndigheternas hantering av ärendet?

U.L: Nej, det gjorde vi inte. Dåvarande statsministern Tage Erlander agerade bra i alla avseenden.

Red: Vad tänkte du om ovissheten kring ödet för DC-3:ans besättning; att de kanske hade tvingats till Sovjet och tillfångatagits eller att de låg på havets botten?

U.L: För min del trodde jag på en fullträff och att det hamnat i havet. Besättningens fruar fruktade att deras män tagits tillfånga i Sovjet. Hustrun till chefstelegrafisten fick en audiens i Sovjet, men blev aldrig nöjd med svaren och kom aldrig till någon klarhet.

En av våra piloter, Törngren, lyckades ta reda på var MIG-15-piloten fanns och skrev flera brev till honom, både på svenska och översatta till ryska. Men han fick aldrig något svar.

Red: Kom bärgningsbeskedet som en överraskning?

U.L: Ja, och framför allt att de lyckats hitta planen.

Red: Har ni fortlöpande fått information från några myndigheter om läget i frågan genom åren? Har ni inbjudits till minneshögtider etc?

U.L: År 2002, i samband med 50-årsminnet av händelsen, inbjöds vi i Catalina-besättningen till en högtidlighet på Flygstaben. Det hölls en minnesandakt av en präst, chefen för flygvapnet var där och försvarsminister Björn von Sydow. Det lades också ned en krans vid minnestavlan över alla inom flygvapnet som omkommit i flygtjänst.

Efter påminnelse av hustrun Birgitta drar Uno sig till minnes att även 1953 var det en samling på initiativ av bland annat Stockholms Tidningen. Då utdelades en guldmedalj till piloten och övriga besättningen fick var sin guldklocka med inskription.

I samband med att DC-3:an bärgades inbjöds vi åter tillsammans med anhöriga till DC-3:ans besättning till Berga slott i Västerhaninge ti



en högtidlighet. Änkorna till besättningsmännen på DC-3:an fick motta försvarets förtjänstmedalj.

Catalina-besättningen har också ungefär vart femte år, på eget initiativ, träffats antingen i Linköping eller på F2.

Red: Hade du några dramatiska tankar eller sk. "nära-döden-upplevelse" i samband med att ni blev beskjutna, tankar på dem där hemma eller frågor såsom "vad har jag egentligen givit mig in på?"

U.L: Faktiskt inte. Det som hände, 'et hände. Man hann inte tänka så mycket. Jag räknade inte med att dö. Även om vi hamnade i vattnet, resonerade jag, fanns det hopp, med tanke på den utrustning vi hade. Man liksom flyttade hoppet steg för steg alltefter vad som skedde under de dramatiska ögonblicken..

Red: Kände ni i Catalina-besättningen några ur besättningen på DC-3:an?

U.L: Vi kände piloten Alvar Älmeberg och signalisten Gösta Blad. De var kollegor på F2.

Red: Tvekade du när du fick frågan kvällen den 15:e juni om att ingå i besättningen? Hade du något val?

U.L: Ingen tvekan. Tänkte bara att det ju kunde vara trevligt att få ut och flyga lite.

Red: Är det någon skillnad i din känsla eller attityd till dramat före respektive efter bärgningen?

U.L: Mest att det var intressant med bärgningen och att få veta mer. Att finna planet var en fantastisk prestation.

Red: Har några kontakter skett med de sovjetiska MIG-15-piloterna? Vet man något om dem och deras inställning till det hela?

U.L: Inte mer än att Törngren försökte få svar från den pilot han lyckats få adressen till. Men något svar kom aldrig.

Red: Vad tänkte och trodde du Birgitta (Unos hustru) innan du hade besked om att Uno och den övriga besättningen lyckligen hade räddats? Vad kände du inför all uppståndelse och pressens

pådrag under den hektiska dagen?

B.L: Vid min kontakt med F2 fick jag beskedet att de hittat de gula gummiflottorna i havet. Inför det beskedet kände jag knappast något hopp om att de överlevt. En militär kollega till Uno hade avdelats till att sköta telefonen hemma. Med ett öra hörde jag då och då på hans röst att det var dyster osäkerhet som gällde i telefonbeskeden. Men plötsligt hörde jag vid ett av hans samtal på eftermiddagen, vid tvåtiden, att något positivt var på gång. Stor lättnad infann sig när beskedet kom att besättningen var på väg hem från Finland.

Här inflikar Uno att försvaret ordnade skjuts hem till alla besättningsmännen. Det var bara det att Uno hade sin bil kvar på F2. Chauffören tvekade att bryta körordern som var till hemmet, men skjutsade ändå Uno till F2 för att hämta den egna bilen, en liten Volkswagen.

Och så kommer kommentaren från den plikttrögne Uno Littke:

"Annars hade jag ju inte kunnat komma till jobbet i tid nästa dag!"

Stig Dellström

EXPRESSEN Tisdagen den 17 juni 1952 **SENASTE NYTT**

Den gränslösa glädjens jublande eftermiddag

Av OLLE BENGTZON

Klockan 3.07 på tisdagsmorgonen, just när solen gick upp över Roslagens, kunde Birgitta Littke rusa sin man till mötes på trädgårdsgången till villan vid Bjursvägen 27 i Bollstanäs.



Uno Littke, 34-årig sergent vid Roslagens flygkår, kom körande hem med sin Volkswagen precis som han åkt i väg på söndagskvällen. Men däremellan låg ett drygt dygn skakande drama. Vad Uno upplevt upprört ännu en hel värld. Och Birgitta hade kastats mellan sortrvad oro och måttlös

...byttes i glädjebud

Och så några minuter för kl. 14, strax före radions extranyheter, kom glädjebudet. Birgitta kan inte avgöra, vilket som blev den kraftigaste chocken, detta, som hon först inte kunde tro vara sant, eller morgonens bittra kommuniké. I alla fall blev det en den gränslösa gläd-

cheferna henne att fara hem. Hem till ensam väntan och oro. Ett gott stöd hade dock Birgitta — det vill hon särskilt ha sagt — i fanjunkare Brodén, som på spaningsledningens uppdrag gav henne och de övriga besättningsmännens fruvar täta rapporter om spaningsarbetets förlopp.

DAGENS NYHETER.

Tisdagen den 17 Juni 1952

Telefon 22 40 00 för riksanmäls 22 40 20

Lösennummerpris 25 ö

Pa tje och bätur 20 ö

r 162 Uppl. A Stockholms-uppl. (29209)

BLIXTINKALLAD REGERING DRYFTAR FLYGDRAMA
FLYGFÖRARE MED ARMEN GENOMSKJUTET
RÄDDADE CATALINANS HELA BESÄTTNING